Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4464

25. 04. 96

Große Anfrage

der Abgeordneten Elke Ferner, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Christa Lörcher, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Ein Blick in die Statistik zeigt, daß die gefahrenen Geschwindigkeiten eine wesentliche Rolle für die Verkehrssicherheit des gesamten Straßennetzes spielen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten sind ursächlich verantwortlich für Zahl und Schwere von sehr vielen Unfällen.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen führte deshalb gemeinsam mit dem ADAC und der TU-München seit 1978 halbjährlich Messungen zur Ermittlung der trendmäßigen Entwicklung des Fahrverhaltens bei ungestörtem Verkehrsfluß auf Autobahnen durch. Bis 1991 wurden die Ergebnisse dieser Messungen zweimal jährlich in der Publikation „Periodische Analysen des Verkehrsablaufs im Autobahnnetz – Entwicklung des Geschwindigkeits- und Abstandsverhaltens" veröffentlicht. Als Ergebnis zeigten sich u. a. zwei für die Verkehrssicherheit bedeutsame Entwicklungen:

— Die mittlere Pkw-Geschwindigkeit auf Bundesautobahnen bei „freier Fahrt" stieg seit Beginn der 80er Jahre jährlich im Durchschnitt um fast 1 km/h auf 131,5 km/h in 1991.

— Gleichzeitig wurden die Fahrzeugbestände auf Bundesautobahnen (BAB) immer kürzer.

Für die darauffolgenden Jahre wurden keine weiteren „Analysen des Verkehrsablaufs" mehr veröffentlicht.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

I. Fahrgeschwindigkeiten von Pkw auf Bundesautobahnen

1. Wie haben sich die gefahrenen Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeiten von Pkw auf BAB von Beginn der 80er Jahre bis 1995 entwickelt

— auf den Strecken, auf denen der BAB-Benutzer weitgehend freie Geschwindigkeitswahl hat und

— im gesamten BAB-Netz?

Wie hat sich die Geschwindigkeit im gleichen Zeitraum entwickelt, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird (85 %-Geschwindigkeit)?

2. Wie haben sich im europäischen Ausland die gefahrenen Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeiten auf Autobahnen seit Beginn der 80er Jahre entwickelt?

3. Wie haben sich die Sicherheitsabstände auf BAB entwickelt?

4. Wie hat sich im genannten Zeitraum (Beginn der 80er Jahre bis 1995) der Anteil der Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten über der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h entwickelt?

   Welchen Wert mißt die Bundesregierung der Richtgeschwindigkeit bei, wenn ein wachsender Teil diese zum Teil weit überschreitet?

5. Kann die Bundesregierung eine Schweizer Studie bestätigen, nach der bei Dunkelheit auf Autobahnen schneller als tagsüber gefahren wird?

   Welches sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf BAB tags und nachts?

   Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Ergebnis vor dem Hintergrund der in der Regel nachts eingeschränkten Sichtverhältnisse und unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit?

6. Werden die oben genannten „periodischen Analysen des Verkehrsablaufs im Autobahnnetz" auch nach 1991 regelmäßig von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisiert?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, warum werden diese nicht veröffentlicht?

7. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre der Anteil von Pkw entwickelt, die bauartbedingt Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h bzw. 200 km/h fahren können?

II. Lkw-Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen

8. Wie haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten von Lkw auf BAB von Beginn der 80er Jahre bis 1995 entwickelt?

9. Hält die Bundesregierung die bisherigen Geschwindigkeitskontrollen für Lkw für ausreichend?

10. Gibt es bereits erste Erfahrungen mit Tempobegrenzern in Lkw?

    Wie viele Lkw sind inzwischen mit diesen Begrenzern ausgestattet?

    Wie werden diese auf Manipulationen hin kontrolliert?

11. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus dem niederländischen Vorgehen, in Abweichung von den EU-Vor-

schriften, die Geschwindigkeitsbegrenzer für niederländische Lkw auf 89 km/h einstellen zu lassen?

Ist dies auch bei anderen EU-Partnern gängige Praxis?

III. Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit

12. Welchen Anteil an allen Unfallursachen mit Fehlverhalten des Fahrzeugführers haben seit Beginn der 80er Jahre die Gründe

    — Geschwindigkeit (nicht angepaßte Geschwindigkeit) und

    — Abstand (ungenügender Sicherheitsabstand)

    an allen Unfällen auf BAB, außerorts und innerorts (je gesondert)?

13. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der im Straßenverkehr Verunglückten entwickelt, bei der die nicht angepaßte Geschwindigkeit die Unfallursache war?

14. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der Autobahnunfälle mit Personenschäden entwickelt, bei der die nicht angepaßte Geschwindigkeit Unfallursache war?

15. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen darüber vor, wie sich die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ausgewählten BAB-Abschnitten auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat und wenn ja, welche Ergebnisse lassen sich feststellen?

16. Wie erklärt sich die Bundesregierung die unterschiedliche Beteiligung von weiblichen und männlichen Fahrzeugführern an Unfällen, bei denen die nicht angepaßte Geschwindigkeit Ursache war?

17. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Vorgehensweise mancher Versicherungen, in Fällen, in denen der Unfallverursacher eine extrem hohe Geschwindigkeit weit über der Richtgeschwindigkeit fuhr, grundsätzlich eine gewisse Mitschuld am Unfall zu unterstellen?

18. Sieht die Bundesregierung überhaupt einen Zusammenhang zwischen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen und Verkehrssicherheit?

    Wenn ja, welchen?

19. Was unternimmt die Bundesregierung, um das Bewußtsein der Bevölkerung über den Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit zu stärken?

    Warum spielte der Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und Verkehrssicherheit im letzten Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1993 und den dort genannten „Maßnahmen" zur Stärkung der Verkehrssicherheit keine Rolle?

IV. Fahrgeschwindigkeit und Risiken für Kinder und alte Menschen

20. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Kindern als Mitfahrer in Pkw, als Fahr-

radfahrer und als Fußgänger innerorts und außerorts entwickelt?

21. Worauf führt die Bundesregierung die im internationalen Vergleich ungewöhnlich hohe Zahl der Kinderopfer im Straßenverkehr zurück?

22. Gibt es bei der Häufigkeit der Straßenverkehrsunfälle mit Kindern Unterschiede zwischen großen Städten und Ballungsgebieten einerseits und mittleren kreisfreien Städten bzw. Landkreisen andererseits, und worauf führt die Bundesregierung diese Unterschiede zurück?

23. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Senioren entwickelt – unterschieden nach Senioren als Mitfahrer in Pkw, als Fahrradfahrer und als Fußgänger?

24. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie sich Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten der Städte hinsichtlich der Unfallzahlen mit Kindern und Senioren als Fahrradfahrer und als Fußgänger ausgewirkt haben?

V. *Automobilwerbung, Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit*

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat 1995 in Heft M 46 festgestellt, daß bedeutsame Teile der von der Automobilwerbung inszenierten Fahrzeugwerbung als „sicherheitsabträglich zu qualifizieren" ist. Als „verkehrssicherheitsgefährdende Extramotive" in der Werbung werden insbesondere die Werbeinhalte „Selbstdarstellung, Imponierverhalten, Spannungssuche, Freizeitgenuß, Fahrspaß" genannt, die sämtlich zu Verhaltensweisen im Straßenverkehr einladen, die nicht mit dem Sicherheitsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmer in Einklang zu bringen sind.

Die Vorstellung, der Straßenverkehr sei grundsätzlich als Raum zum „Ausleben individueller Verhaltensbedürfnisse" geeignet, berge erhebliches Gefährdungspotential: Da der Wunsch nach individuellem Ausleben im tagtäglichen Verkehrsgeschehen immer seine Grenze im anderen Verkehrsteilnehmer findet, beinhaltet diese Werbestrategie – nach Aussage der Bundesanstalt für Straßenwesen – ein „konfrontatives Potential".

25. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, durch Werbung, Verkehrserziehung und durch Verkehrsaufklärung Einfluß auf das allgemeine Fahrverhalten zu nehmen bzw. auf einen eher konfrontatorischen oder eher rücksichtsvollen Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander?

    Spielt dabei nach Auffassung der Bundesregierung Geschwindigkeit im Straßenverkehr eine Rolle?

26. Hat die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie „Fahrzeugwerbung, Testberichte und Verkehrssicherheit" zum Anlaß genommen, die Automobilindustrie an ihre Verantwortung für die Stärkung des Sicherheitsbewußtseins im Straßenverkehr zu erinnern?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

27. Sieht die Bundesregierung ihre Sicherheitskampagne zur Stärkung der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung im Sinne der Verkehrssicherheit, für die sie in den vergangenen Jahren jeweils rd. 30 Mio. DM aufgewendet hat, durch die Werbestrategie der Automobilindustrie konterkariert?

    Wenn nein, wie verträgt sich ihre Sicherheitskampagne mit den von der Bundesanstalt identifizierten Werbeinhalten der Automobilindustrie?

Bonn, den 24. April 1996

Elke Ferner
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Walter Kolbow
Horst Kubatschka
Konrad Kunick
Christa Lörcher
Heide Mattischeck
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Dr. Angelica Schwall-Düren
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333